

fik- og Energiministeriet, om buskørselsvirksomheden fortsat opfylder buslovgivningens kvalifikationskrav.

Den nuværende administrationen af reglerne for rutekørsel bygger på den opgavefordeling mellem stat, hovedstadsområdet, amtskommuner og kommuner, der generelt gælder for trafikområdet, og hvorefter fjerntrafik er et statsanliggende, og regionale og lokale trafikopgaver ligger hos de lokale og regionale myndigheder.

Der foretages behovsprøvelse ved ansøgninger om tilladelse til lokal og regional rutekørsel, og prøvelsen ligger på nuværende tidspunkt hos kommuner, amtskommuner, fælleskommunale trafikkselskaber og Hovedstadens Udviklingsråd, der i henhold til busbekendtgørelsen forinden udstedelse af rutekørselstilladelse skal sikre sig, at ansøgeren har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Ved en ændring af busloven i 2002 blev fjernbuskørslen, hvorved forstås rutekørsel over mere end to amtskommuner eller over mere end hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune, liberaliseret. Alle private buskørselsvirksomheder, der har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, kan ansøge om og få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Til gengæld ville offentlige myndigheder ikke kunne få forlænget deres tilladelser til fjernbuskørsel, når de udløb. Ordningen administreres i dag af Færdselsstyrelsen.

Ved en ændring af busloven i 2004 blev det fastsat, at offentlige myndigheder kan få tilladelse til at udføre fjernbuskørsel under forudsætning af, at de pågældende ruter bliver udbudt til private buskørselsvirksomheder, og at ruterne ikke krydser Storebælt, Kattegat eller Langelandsbæltet. Tilladelser til offentlige myndigheders fjernbusruter udstedes af Færdselsstyrelsen med udløb den 31. december 2006, idet trafik- og energiministeren inden udgangen af 2006 vil overveje offentlige myndigheders fortsatte mulighed for at drive fjernbusruter efter den 1. januar 2007.

Det foreslås, at tilladelser til rutekørsel gives af trafik- og energiministeren, der ved afgørelsen skal tage hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik. Endvidere foreslås, at trafik- og energiministeren kan fastsætte regler for trafikkselskaber, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsvurdering for trafikkselskabernes rutekørsel. Det vil herved blive vurderet, hvorvidt trafikkselskabernes tilladelse skal omfatte både egen rutekørsel og kørsel for

trafikkselskabet af andre efter udbud eller i henhold til kontrakt.

Der foretages herudover ikke ændringer i bestemmelserne om rutekørsel i forhold til de nugældende bestemmelser i busloven bortset fra de ændringer, der følger af aftalen om kommunalreformen. For så vidt angår de bestemmelser, hvor der ikke har fundet nogen materiel ændring sted, svarer bemærkningerne til de gældende bestemmelser i busloven.

Administrative afgørelser og fortolkninger baseret på buslovens bestemmelser om rutekørsel, som indholdsmæssigt er videreført uændret i lovforslaget, vil fortsat kunne danne grundlag for administrationen af bestemmelserne om rutekørsel.

3.13. Rejsekort og rejseplanen

Forslaget viderefører den hjemmel til, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan oppebære omsætningsafgift og udbetale udbytte til sine aktionærer, som forventes indført ved Folketingets vedtagelse af lovforslag om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik (individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan), som forventes fremsat i foråret 2005 (genfremsættelse af L 105, Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991).

Parterne bag Rejsekort A/S planlægger, at rejsekortet udstrækkes til at blive en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der over en årrække vil kunne erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved vil tilgængeligheden til den kollektive trafik kunne øges, idet rejsekortet, fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark.

Rejsekort A/S planlægger at indføre rejsekort som elektronisk rejsehjemmel til kollektiv trafik med busser, metro og tog fra 2008, i første omgang i hovedstadsområdet, hvorefter rejsekortsystemet gradvist forventes at kunne indføres i resten af landet frem til udgangen af 2009.

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003. Parterne i Rejsekort A/S er pr. januar 2005 DSB, HUR, Ørestadsselskabet, Vestsjællands Trafikkselskab, Storstrøms Trafikkselskab, Vejle Amts Trafikkselskab og Nordjyllands Trafikkselskab.

Rejseplanen er en landsdækkende elektronisk køreplan, hvor det er muligt ved elektronisk opslag at tilrettelægge en rejse fra en bestemt destination til en anden på et givent tidspunkt eventuelt ved brug af flere forskellige rejseformer. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig, idet